深 圳 市 整 体 交 通 规 划

深 圳 市 人 民 政 府

二〇〇五年十一月

目　录

第一章 目标与策略

第一条 为实现深圳市建设国际化、现代化中心城市的发展目标，必须大力构筑与区域合作、城市发展、土地利用和环境保护相适应、各种交通方式协调发展的综合交通体系。

第二条 经过二十多年的努力，深圳市的交通发展取得了巨大成就，但近年来，随着区域的迅速融合和城市的快速发展，深圳市既有的交通体系面临着一系列重大机遇与挑战。

1、区域的迅速融合使区域交通基础设施面临新的挑战。深圳市现有的区域级交通基础设施相对薄弱，缺少大型铁路枢纽设施。面对泛珠三角区域合作发展的推进、珠三角区域的融合、深港合作的进一步加强等外部环境的发展变化，深圳市必须通过强化区域级交通基础设施来进一步提升中心城市的功能，增强区域的辐射力。

2、城市化进程的迅速推进使城市交通基础设施面临新的挑战。目前，特区内已建成轨道交通一期工程，但轨道交通骨干网络尚未形成；由于缺少疏港和过境专用通道，干线道路网络尚不完善，特区外还未形成相对完善的城市道路体系；全市也只有少量大型交通枢纽，短期内难以形成支持多种交通方式高效转换的枢纽体系。特区外的城市化进程和特区内外的一体化发展迫切需要大型交通基础设施的支撑。

3、客货运交通需求的迅速增长使交通的方式结构面临新的挑战。2004 年全市小汽车拥有量达 53.7 万辆，较 2003 年增长 23.6%，同期全市港口的集装箱吞吐量达 1366 万标箱，较 2003 年增长 28%。城市客运交通的结构性矛盾日渐突出，小汽车出行在机动化出行总量中的分担比例迅速上升，而作为出行主体的公共交通的分担比例却逐年下降。随着深圳市社会经济的持续、快速发展，预计到 2010 年全市客、货运交通的机动化出行总量将分别增至现状的 2.3 倍和 2 倍，2030 年将增至现状的 6 倍和 4 倍，现状以常规公交和小汽车交通为主的客运交通结构和以公路运输为主的货运交通结构都将面临巨大挑战。

4、社会经济的发展以及人们生活水平的提高使交通服务水平面临新的挑战。近年来，全市特别是罗湖、福田中心城区的交通拥挤不断加剧，2004 年晚高峰时段中心城区约有 40%的干道路段车速低于 20 公里/小时，比 1999 年增加了 60％，交通拥堵路段的分布已扩大到中心城区的大部分区域；交通安全形势也极为严峻，2004 年全市交通事故死亡率高达每年 97 人/百万人；交通环境持续恶化，机动车尾气污染和噪声污染逐年加剧。随着生活水平的提高，人们对交通出行的机动性、畅达性、舒适性等提出了新的要求，对交通安全和环境保护也提出了更高的要求。

第三条 为实现建设国际化、现代化中心城市的发展目

标，应对上述机遇与挑战，深圳市必须大力构筑国际水平的交通体系。近期应全面借鉴国际化大都市的先进经验，实施系统的交通改善计划，逐年提升交通运行服务水平，主要阶段指标如下:

1、公交分担率。2010 年全市客运机动化出行的公交分担率提高到 60%以上，2030 年提高到 80%以上。

2、路网平均车速。2010 年维持中心城区高峰小时的路网平均车速在 20 公里/小时、外围区域在 30 公里/小时以上，2030 年维持中心城区高峰小时的路网平均车速在 25 公里/小时、外围区域在 30 公里/小时以上。

3、交通安全水平。2010 年交通事故死亡率降到每年 80 人/百万人以下，2030 年降到每年 50 人/百万人以下。

4、交通环境保护。2010 年机动车排污总量较现状减少 30%，2030 年机动车排污总量较现状减少 75%。

第四条 为实现上述交通发展目标，深圳市必须**实施全面的一体化的交通发展战略，构筑以轨道交通为骨干、常规公交为主体、各种交通方式协调发展的一体化的交通体系**。一体化的交通发展战略外部要协调与区域合作、城市发展、土地利用及环境保护的关系，内部要统一协调各种交通方式的设施规划设计、建设、运营、管理和收费。围绕上述战略，深圳市应采取的交通发展策略主要包括以下十四个方面:

发展策略一：促进土地利用与交通发展的进一步融合。加快特区外城市化进程，推进城市结构向多中心网络化

组团式结构转变；推进轨道带动土地开发的模式，调整轨道二期工程沿线的土地利用，整合沿线的交通设施，引导出行交通向轨道站点聚集。

发展策略二：强化区域交通基础设施。加快建设国家级铁路枢纽、珠三角城际轨道；完善高速公路网络；扩建、完善机场、港口和深港交通衔接设施，提升区域中心城市功能。

发展策略三：加快轨道交通建设。建设轨道二期工程 1 号线延长段，2 号线、3 号线、4 号线延长段和 5 号线，到 2010 年形成总长约 140 公里的轨道交通骨干网络。

发展策略四：整合道路体系。近期加快建设“一横八纵”干线道路，完善过境和疏港专用通道；整合城市道路和公路，对特区外道路按照城市道路标准统一建设，同时把特区外道路纳入城市道路管理体系。

发展策略五：构筑一体化的交通枢纽设施。建设龙华铁路新客站等各类城市对外客运交通枢纽；建设以轨道站点为核心的 38 个城市内部交通枢纽。

发展策略六：平衡停车设施供应。按照区域差别和分类供应的原则，实施停车改善规划，严格按新标准配建停车位；引导停车场的市场化建设，改善停车执法手段，加大处罚力度，提高停车收费。

发展策略七：优先发展公共交通。（1）通过重组公交企业、整合公交资源，分阶段逐步推进公交区域专营，实现公交专营体制由线路专营为主向区域专营为主转变；

（2）进一步优化、调整公交网络结构，推进轨道与常规公交的整合，促进公交网络布局一体化；（3）建设大运量快速公交系统（BRT），扩大公交专用道范围，设置公交优先信号，推广车辆营运跟踪系统和乘客服务信息系统，全面提高公共交通运行效率，提高公交服务质量，为乘客提供一个比其它道路交通方式更具吸引力的公共交通服务；（4）加强公交枢纽、场站等基础设施建设，由政府统一建设管理公交场站；（5）加强公交营运监管，建立适应于公交区域专营模式下的行业监管与约束机制，改善营运服务，提高营运效率；（6）配套制定公交财税补贴优惠政策，实行合理的专营期限，激励专营企业增加投资，改善服务。

发展策略八：缓和小汽车交通增长。通过提高停车收费、研究中心区拥挤收费和道路整体收费，调控拥挤区域、拥挤时段的小汽车使用。通过加强对外地车的管理，严格本地车的车牌管理，逐步控制小汽车总量的增长。

发展策略九：构筑以人为本的行人交通空间。严格按相关标准设置行人过街设施；扩大行人过街信号灯的安装范围和数量，改善交叉口的行人过街设施和信号相位；在核心商业区设置步行街或步行区；完善行人与轨道及公交站点的接驳设施。

发展策略十：协调货运交通发展。加强铁路货运设施建设，强化多式联运设施的供应，健全综合运输体系；加强货运通道建设，优化货运交通组织；加强货运市场管

理，引导货运企业重组，促进物流业健康发展。

发展策略十一：提高交通设施的使用效率。理顺交通管理体制，推进全市统一管理；增强交通管理能力，加大交通违章处罚力度，有效进行交通管理；健全交通管理长效机制，完善交通管理设施和交通监控设施，定期进行交通组织优化和交通监控优化，保障交通高效运行。

发展策略十二：改善交通安全，减少交通事故。建立交通安全管理的长效机制，对交通事故多发地点进行定期排查和整治，逐步实行道路交通设施安全设计；加强交通安全宣传和教育，通过各种途径对各类人群开展交通安全宣传与教育培训，提高交通参与者的交通安全意识与交通文明程度。

发展策略十三：加强环境保护，减少交通污染。提高车辆排放标准，降低机动车尾气污染；采用车辆和道路的降噪技术，优化货运交通组织，降低机动车噪声污染。

发展策略十四：广泛应用交通新科技。建立一体化的城市交通信息系统，加强交通信息采集基础设施建设，逐步建立和完善交通信息发布与诱导系统以及先进的交通管理系统，建立先进的公交营运调度系统，研发、推广公交乘客信息服务系统以及货运信息服务系统。

第五条 在上述发展策略的指导下，围绕贯彻落实科学发展观、建设节约型社会的要求，近期交通发展的核心任务是<u>优先发展公共交通、优化客运方式结构</u>，因此必须尽快实施以下四项重大政策：

1、轨道带动发展

2、公交区域专营

3、行人公交优先

4、费用用者自付

第二章　强化区域交通基础设施

第一条 区域交通基础设施的发展目标是促进深港、珠三角以及泛珠三角区域的一体化发展、全面提升深圳市作为区域中心城市的辐射能力、充分发挥物流枢纽城市、港口城市和口岸城市的功能。

第二条 区域交通基础设施的发展原则是加强公路、铁路、港口、机场等区域级设施的规划建设，优先发展区域铁路设施；协调各种运输方式的关系，加强多式联运；建立对外交通与内部交通之间的良好衔接。

第三条 大力推进区域铁路设施的规划建设，提高深圳在国家铁路网中的枢纽地位，建设珠江三角洲城际轨道，促进区域的进一步融合。

1、加快京广深客运专线广深段、杭福深客运专线厦深段等国家干线铁路及龙华铁路新客站的规划建设。

2、加快平湖铁路集装箱中心站的规划建设。

3、推进连接广州、深圳、香港中心区的广深港客运专线以及广州—深圳、深圳—惠州、深圳—东莞等城际轨道的规划建设，强化深圳中心区与周边城市的联系。

4、完善既有铁路设施，建设广深铁路四线、深圳北客技整备站，改造罗湖客运站、西客站和布吉火车站。

第四条 推进区域道路设施的规划、建设，加强与区域其它城市的联系。到2010年建成总长约280公里，连接深圳市中心、次中心、港口、机场以及外围的香港、

东莞、惠州等城市的高速公路网络。

1、建设深港西部过境通道、东部过境通道，尽快形成过境交通“西进西出，东进东出”的总体格局，继续支持西部轴线的发展，带动和促进东部轴线的发展。

2、加强城市对外通道的建设，建设连接东莞西部及广州的沿江高速公路、连接东莞博深高速公路的盐排高速公路、连接惠州大亚湾路的盐坝高速公路。

3、启动同三国道主干线深圳段（机荷高速公路）西延跨珠江通道的前期研究工作。

第五条 继续推进港口及集疏运系统的建设。

1、推进深圳港蛇口港区（5、6、7 号泊位）、赤湾港区（13 号泊位）、妈湾港区（5、6、7 号泊位）以及大铲岛港区一期工程的建设。

2、继续推进深圳港盐田港区三期工程的建设。

3、加强疏港道路系统的建设，推进沿江高速公路、盐排高速公路、南坪快速路等集疏运道路的建设。

4、加强疏港铁路系统的建设，推进平南铁路、平盐铁路的改造。

第六条 继续推进机场及集疏运系统的建设。

1、积极推进机场二跑道的规划建设。

2、加强机场集疏运道路的建设，推进机场南通道连接机荷高速公路、海滨大道、宝安大道、洲石公路等集疏运道路的规划建设。

3、加强机场集疏运轨道的建设，推进广州-深圳城际轨

道（兼有机场快线功能）的规划建设。

第七条 加强各种运输方式的协调，发展公铁水多式联运。

第八条 加强区域交通系统与城市交通系统的衔接。

1、加强区域道路与城市道路的衔接。

2、加强铁路枢纽与城市轨道交通、常规公交以及货运物流体系的衔接。

第三章 加快轨道交通建设

第一条 轨道设施的发展目标是通过在全市范围内构筑与土地利用相协调、规模合理、层次清晰、布局完善的城市轨道体系，尽快形成以轨道交通为骨干的城市客运交通体系，促进特区外的城市化进程以及特区内外的一体化发展。

第二条 轨道设施的发展原则是以轨道发展带动沿线土地的开发，形成轨道建设与土地利用“互动双赢”的模式；加强轨道交通与其它交通方式的协调配合，提高城市交通系统运行效率；政府主导与市场运作相结合，以市场的力量推进轨道交通建设；制定合理的轨道票价，吸引居民采用轨道交通方式出行。

第三条 协调轨道交通与土地利用的关系，以轨道交通建设带动沿线片区的新建和改造，引导城市空间布局结构的优化调整，促进土地集约化开发，加快特区内外的一体化进程。

1、把轨道交通与沿线土地利用协调作为轨道线路、站点选择的主要依据。轨道线路必须与城市发展轴紧密结合，覆盖城市高密度建成区、重点发展地区和重点改善地区。轨道站点必须覆盖主要的商业中心、交通枢纽中心、大型居住区和其它的活动中心。

2、对轨道站点周围及相关片区土地利用规划进行调整，形成以轨道线路为轴线、以站点为节点的“珠链式”的

布局模式，优化城市空间布局结构。

3、轨道 1 号线延长段规划经过科技园、前海和宝安中心等 3 个重点发展区，对沿线 15 个站点周边片区的土地利用规划进行调整；轨道 3 号线规划经过水贝、布吉、龙岗中心城等 3 个重点发展区以及塘坑等 3 个重点改善区，对沿线 21 个站点周边片区的土地利用规划进行调整；轨道 4 号线延长段规划经过梅林工业区和龙华扩展区等 2 个重点发展区以及龙华重点改善区，对沿线 10 个站点周边片区的土地利用规划进行调整。

第四条 大力推动轨道交通建设，尽快形成具有规模效应的轨道交通骨干网络。

1、在地铁一期工程的基础上，尽快建设轨道二期 1 号线延长段、2 号线、3 号线、4 号线延长段、5 号线工程，到 2010 年形成总长约 140 公里，连接城市中心区、次中心和重要策略发展区，并与城市主要对外客运交通枢纽进行良好的衔接，能在城市主要客运交通走廊提供大运量快速交通服务的城市轨道交通骨干网络。

2、到 2010 年，轨道交通在公交内部的分担率达到 20%以上，在主要的客运走廊上，能够分担机动化出行总量的 30%以上。

3、到 2010 年，主要次中心利用轨道交通基本能在 30 分钟内到达市中心区，市域内其它组团利用轨道交通基本能在 45 分钟内到达市中心区。

第五条 持续推进轨道交通建设，形成规模合理、层次

清晰、布局完善的轨道交通网络。

1、推动西北方向城际线（原轨道6号线）、东北方向城际线（原轨道12号线）和轨道8号线等线路及站点周边交通详细规划设计工作，明确其线站位方案和敷设方式，尽早控制轨道建设用地，保证后续建设工程的顺利进行。

2、持续推进轨道交通规划建设。开展远景轨道交通网络规划，加强轨道交通与国家铁路、珠三角城际轨道的衔接，形成由国家铁路、城际轨道和城市轨道组成的多层次轨道交通网络格局。在此基础上，开展轨道三期工程建设规划，指导轨道三期工程建设。

第六条 以轨道交通建设为契机，对轨道沿线各类交通设施进行优化整合，加强轨道交通与其它交通方式的衔接，构筑一体化的城市客运交通体系。

1、对轨道沿线的常规公交网络进行优化调整，以轨道站点为中心组织常规公交接驳线网，形成向周边发散的网络格局。

2、在轨道站点设置常规公交场站、出租车上落客站、小汽车换乘站、自行车接驳场站等交通设施，形成以轨道站点为核心的综合换乘中心，创造高效的换乘接驳条件。规划在轨道1号线延长段、3号线、4号线延长段共设置37个大型公交换乘枢纽，6个小汽车接驳停车场。

3、对轨道沿线片区城市道路网络及交通组织进行优化

调整，结合公交场站等设施的布置，改善轨道站点周边片区的道路微循环系统，同时通过合理的交通组织将过境货运交通等移至轨道覆盖区域外围。

4、结合轨道站点的布设以及轨道沿线道路的新建和改造，对轨道沿线片区的步行设施进行优化配置，设置合理的人行指示标志，在站点周围形成通达性强、指向明确、环境舒适、安全便捷的步行接驳系统。

第七条 改革轨道交通建设投融资体制，以市场的力量推进轨道交通的建设。

1、捆绑土地开发与轨道建设，以土地开发收益补贴轨道建设投资，鼓励社会资本参与轨道建设和经营，降低政府投资压力。

2、探索低成本直接融资渠道，筹集低成本的建设资金。

第八条 以经济适用的方式进行轨道线路建设。

1、科学合理地确定轨道线路制式和敷设方式，降低投资规模。

2、尽早控制线路两侧用地，减少拆迁，降低工程造价。

3、提高车辆及机电设备国产化比例。

第九条 根据乘客可负担、企业收益合理、财政适当补贴或税费适当减免等原则，考虑客运市场的开发与培育以及轨道与常规公交的合理分工与协作等因素，制定合理的轨道票价。

1、协调轨道与常规公交等交通方式之间的比价关系，引导城市客运交通结构的优化调整。

2、在轨道开通初期，轨道票价定位在鼓励居民使用的价位层次。

第四章 整合道路体系

第一条 道路设施的发展目标是在全市范围内构筑功能清晰、等级结构合理、布局完善的城市道路网络，促进特区外的城市化进程以及特区内外的一体化发展。

第二条 道路设施的发展原则是整合城市道路网和公路网，优化道路功能和等级结构配置，完善特区外城市道路体系，提高中心城区低等级路网密度，统一协调道路投资和建设计划。

第三条 持续推进城市快速路的规划、建设，到2030年形成总长约440公里，连接深圳市市中心、各次中心、各功能组团以及各主要物流中心的城市快速路网络。

第四条 完善和理顺特区内城市快速路体系。

1、建设沿一线快速通道，缓解罗湖、福田东西向交通压力，并为盐田提供第二条通道。

2、建设滨海大道西延段，近期可与南坪快速路西段衔接，形成特区快速环路系统；远期可与海滨大道衔接，形成特区连接宝安滨海区及以远地区的快速通道。

3、建设南坪快速路西段，改造沙河西路、香蜜湖路、皇岗路等连接特区南、北环的纵向快速联系道路。

4、结合新的二线通道的建设，对北环快速路进行综合改造。

第五条 加快第二圈层城市快速路的规划建设。尽快实施连接特区内外的南光路、福龙-龙大路、清平路、丹

平路等二线通道以及连接第二圈层各功能组团的南坪快速路的建设，促进特区内外的一体化发展。

第六条 规划建设第三圈层的外环快速路、海滨大道、南沙路、龙观路、龙盐路等城市快速路。

第七条 完善特区内的低等级城市道路系统，增加次干道，提高中心城区支路网密度。

第八条 推进特区外宝安、龙岗两区的主次干道等道路建设，尽快形成支持特区外城市化进程的城市道路网体系。

第九条 实施一体化的道路投资与建设政策。在推行多元化的投资政策的同时，推进统一的建设计划，按规划的建设次序、功能层次，统一安排道路的建设资金和建设计划，确定道路设计方案，以保证不同时期道路网络的完整性和通道作用的充分发挥。

第十条 实施一体化的道路交通管理政策。改革“谁投资谁管理”的模式，推进道路的统一管理。通过对不同功能的道路采用不同的交通管理措施，同时在主要干线道路（特别是新建的城市快速路）上设置公交专用道（或合乘车道），保障公交的路权优先，提高道路的使用效率。

第十一条 加大投入，加强对现有道路的管理、养护、维修（包括大、中修）和改造，提高道路完好率和安全性，保障交通通畅。

第五章 构筑一体化的交通枢纽设施

第一条 枢纽设施的发展目标是通过构筑布局合理、功能完善的枢纽设施，形成支持城市内外交通之间和城市内部各种交通方式之间高效转换的枢纽体系。

第二条 枢纽设施的发展原则是协调公路、铁路、水运等大型对外客运枢纽的发展，优先发展对外铁路枢纽；以轨道站点为核心，构筑城市内部客运枢纽体系。

第三条 加快对外大型客运枢纽体系的建设。

1、加强铁路枢纽建设，建设龙华铁路新客站，完善罗湖、布吉等铁路客运站。

2、加强城际轨道枢纽建设。

3、加强一线公路和铁路口岸枢纽建设，建设西部通道口岸和莲塘口岸，完善皇岗口岸、沙头角口岸和文锦渡口岸等一线公路口岸；规划建设皇岗地铁口岸。

4、加强机场枢纽建设。

5、加强客运港口枢纽的建设，建设大梅沙客运港口、西涌客运港口，完善蛇口客运港口、福永客运港口。

6、调整优化各区长途客运站的功能。

第四条 加快内部大型客运枢纽体系的形成。

1、加强轨道交通与常规公交的衔接，加快老街、国贸、会展中心等地铁一期工程主要接驳换乘枢纽的建设；建设蛇口车站、宝安中心城、塘坑、龙兴街、龙华中心等地铁二期工程主要接驳换乘枢纽。

2、加强常规公交之间的衔接，建设和完善布吉联检站、南头联检站、梅林联检站、东方神曲等公交换乘枢纽。

第五条 加强交通枢纽设施的管理，确保按规划功能对交通枢纽设施实施管理，最大限度地发挥交通枢纽设施的作用。

第六章 平衡停车设施供应

第一条 停车设施的发展目标是建设规模适宜、布局合理并与道路设施和公交设施相协调的停车系统，引导市民选择合理的交通出行方式，保障公共交通的主体地位，维持城市动静态交通平衡。

第二条 停车设施的发展原则是对停车需求进行分类供应和区域差别供应，协调停车规划、建设、管理和收费的一体化。停车需求分类供应原则是指根据居住地停车、工作地停车和公共停车等不同停车需求对整体交通系统的影响，制订不同的停车位供应政策；区域差别供应原则是指根据不同区域的公交发达程度和道路网容量，对居住地、工作地和公共停车采取不同的供应政策；一体化原则是指停车政策应是规划、建设、管理和收费相协调统一的政策。

第三条 加大居住地停车位的规划供应，基本满足未来居住地的停车需求。

1、提高新建住宅停车规划配建标准。

2、改善已有居住地的停车供应。

3、办公大楼内的停车位在办公时间以外对周围居民开放。

4、规划夜间路内停车位。

第四条 调整工作地停车位的规划供应，控制城市中心城区上班停车需求。

1、降低中心城区工作地停车规划配建标准。

2、控制中心城区上班停车位供应，引进交通影响分析机制。

3、规划轨道换乘停车设施。

第五条 适度提高公共停车位的规划供应，满足市民日常社会经济活动的停车需求。

1、适度提高商业设施停车规划配建标准。

2、恢复擅自改变功能的停车场库停车位。

3、适度新建、扩建商业办公区停车位。

4、适度扩建政府公用停车位。

5、规划建设大型公建配套停车场。

6、调整路内咪表停车位。

第六条 鼓励多元化投资建设停车场。

1、出台停车位市场化办法。

2、出台停车场建设经营优惠政策。

第七条 改进停车执法手段，加大停车管理力度。

1、研究推行外判违章停车取证权。

2、修订违章停车处罚条例。

3、优化核心区域停车场进出口设置及交通组织。

第八条 完善停车位申报和审批管理制度。

1、登记核实停车位。

2、研究推行居住地私家车自备停车位制度。

第九条 利用先进科技，推进智能停车系统的开发。

第十条 优化停车收费结构，完善停车收费方式，调节停车供需。

1、研究提高停车收费标准，优化停车收费结构。

2、逐步推行一卡通停车收费方式。

3、研究将提高停车收费后的增收部分，用于公交补贴。

第七章　优先发展公共交通

第一条 公共交通的发展目标是建立以轨道交通为骨干、常规公交为主体、出租车为补充、对小汽车交通具有竞争力的公共交通体系，确立公共交通在城市客运交通体系中的主导地位。至 2010 年，公共交通要承担全市 60%以上的客运机动化出行。

第二条 公共交通的发展原则是多模式协调发展、一体化和适度竞争。

第三条 按照一体化、适度竞争和规模经营的要求，加强公交营运市场准入管理，重组公交企业，逐步推进公交区域专营。

1、提高公交经营市场的准入门槛，鼓励公交营运企业兼并重组，增强公交企业的经营实力，树立服务品牌，提高公交服务质量。

2、逐步实施公交区域专营制度。专营区内由专营企业在政府一体化策略框架内制定详细服务规划，并报政府审批，发挥经营者积极性和主动性；专营区之间服务则由专营企业竞争经营，保持适度竞争。

第四条 加强轨道交通与常规公交网络的整合，全面促进网络布局一体化。

1、以地铁一期开通为契机，调整优化常规公交的网络布局。调整与地铁一期竞争的常规公交线路，通过老街、国贸、会展中心等重要换乘枢纽点进行换乘接驳，发挥

轨道交通的骨干作用。

2、理顺常规公交线网的层次功能。依托高快速路，建立跨区的快速公交线网；区分长短线路功能，调整长短线路的比例；加强常规公交线网之间的衔接，尽快建设和完善二线检查站等公交换乘枢纽。

3、拓展线网服务，提高线网覆盖率。加快完善新开发区公交服务，重点加强和完善特区外各组团、街道办内公交线网。

第五条 加快建设大运量快速公交系统（BRT），尽快形成轨道 + BRT 的公交骨干网络，同时在主要客运干道上广泛实施公交优先措施。

1、在笋岗路等道路上建设大运量快速公交系统。

2、扩大公交专用道范围。近期在红荔路等 16 条道路上设置公交专用道。

3、设置公交优先信号，改善公交专用道通行条件。近期在深南路、红荔路、东门路等 11 条道路上设置公交优先信号。

4、采用先进的公交营运调度系统，推广车辆营运跟踪系统和乘客服务信息系统，提高运营调度水平和运营效率，提高公交服务质量。

第六条 加强公交基础设施的规划建设。

1、加强公交枢纽、场站设施的规划建设。近期恢复红岗总站等 3 个公交场站的功能；加快建设赤湾等 12 个已批未建公交场站、科技馆等 12 个与地铁一、二期接

驳换乘枢纽、以及已规划落实的沙河东路、西丽广场等18个场站。

2、建立公交枢纽、场站的规划建设保障机制。政府统一进行公交场站设施规划并建立相应的用地保障机制；大型住宅区、办公商业区等城市新开发区建设以及城市旧区改造时，公交场站应与主体工程同步规划、同步建设、同步使用；首末站、枢纽站由政府出资建设，产权归政府所有；综合车场和修理场由政府协助运营企业落实用地，并给予地价优惠，由企业建设，但企业不得改作它用。

3、完善公交无障碍配套设施的规划设计，方便老人、儿童、残疾人等特定的社会群体使用公交。

第七条 加强营运监管，改进营运服务，提高营运效率。

1、加强营运监管，提高服务质量和水平。更新公交行业服务规范标准，规范行业服务；加强政府公交监督机构的职能，不定期进行公交服务质量跟踪检查；避免较长的公交专营期，加强对经营者的约束和监督。

2、加快推行可以在全市所有公共交通方式上通用的智能一卡通支付系统，方便乘客付费，提高结算效率；通过一卡通获取客流信息，优化营运服务。

第八条 制定针对性公交财政补贴政策。

1、政府负责筹资建设公交基建设施，但设备成本和营运成本由企业承担；政府为特定的社会群体（老年人、儿童、残疾人、伤残军人等）、特区外偏远低需求区提

供公交服务补贴，以使票价维持在乘客可接受、公交经营企业能够维持经营的水平。

2、研究出台公交税费减免优惠政策，在全市实行统一的公交企业税费政策，减轻企业的经营负担。

3、积极研究和探索建立公交发展专项资金的途径和方向，拓宽公交补贴资金来源。公交发展专项资金可考虑通过征收私家车燃油税、停车费、城市建设维护费、返还企业营业税和所得税等渠道筹集。

第九条 优化公交价格结构，实施票价一体化。

1、优化公交价格结构。按照乘客可负担和企业收益合理原则调整优化公交票价。根据不同交通方式的功能定位，明确公交与私人交通工具、公交方式内轨道、巴士、出租之间的比价关系，引导城市交通结构良性发展。

2、实施票价一体化，减少因不同经营者、不同公交模式、不同线路和车辆对乘客出行费用的影响。实行公交换乘优惠，减少乘客由于换乘而带来的额外支出。

第十条 出租车承担的日均客运量应基本维持在公交总客运量的 15%~20%，近期出租车辆的规模基本控制在 1.4 万辆。

第十一条 积极引导出租车企业的重组，形成规模经营和具有品牌效应的出租车企业，提高服务质量，提升城市形象。

第十二条 结合轨道站点、大型客运枢纽、商业娱乐中心、旅游景点等，建设一批出租车港湾式路外停靠站。

第十三条 推进出租车电召系统的设立，提高出租车的营运调度水平。

第十四条 加强驾驶员的教育和培训，提高驾驶员素质。

第八章 缓和小汽车交通增长

第一条 小汽车交通的发展目标是通过交通政策和经济杠杆等方法调控小汽车拥有量和出行使用量，引导市民使用公共交通，维持全市特别是中心城区的路网平均车速在可接受的水平。2010 年前，将全市小汽车出行量控制在 350~400 万人次/日的水平，维持中心城区高峰小时的路网平均车速在 20 公里/小时、外围区域在 30 公里/小时以上。

第二条 小汽车交通的发展原则是平衡小汽车使用量与道路容量的增长，控制小汽车总量；根据不同区域的道路运行状况，实施小汽车的区域差别使用。

第三条 控制小汽车的拥有，减缓小汽车数量的过快增长。

1、加强在深外地车辆的管理。

2、严格车牌管理。

3、研究推进车辆注册附加费、每年车辆牌照费、拥车自备车位制度的实施。

第四条 提高小汽车使用成本，调控拥挤区域交通流量。

1、研究修订停车收费标准，提高城市中心城区的停车收费标准，引导小汽车的合理使用。

2、研究中心城区等拥挤区域道路收费。在中心城区等拥挤区域建设不停车道路电子收费系统，根据道路的拥

挤程度决定收费的范围和费率，调节车流量的空间和时间分布，改善拥挤区域的交通状况。

3、研究干线道路统一收费。协调干线道路的收费体系，利用经济杠杆，均衡外围道路流量。

第五条 逐步减少摩托车，并对摩托车的使用实行区域控制，引导摩托车出行向公共交通方式转移。

第九章　构筑以人为本的行人交通空间

第一条 行人交通的发展目标是构造一个便捷、安全、舒适的步行系统，满足市民日常出行和生活的需要，引导市民采用步行和“公交+步行”的出行方式。

第二条 行人交通的发展遵循满足功能、保障安全、提升环境的原则。

第三条 全面完善行人交通设施功能，改善通行条件和步行环境。

1、严格按相关标准设置行人过街设施，在必要地点建设立体行人过街设施。

2、扩大行人过街信号灯的安装范围和数量，改善交叉口的行人过街设施和信号相位。

3、综合提升核心商业区的步行环境，在有条件的商业区，设置与机动车完全分离的步行街和步行区。

4、建设怡人的小区步行交通系统，创建安宁社区。

第四条 完善轨道及公交站点周边行人交通网络，提升通达性与便捷性，缩短步行距离与步行时间，提高公交吸引力。

第五条 改善自行车的通行条件，引导自行车的合理使用。结合道路改造，逐步完善自行车道网络，规划建设自行车与轨道及公交站点的接驳场站和通道设施，在有条件的滨海等地区设置自行车专用通道。

第六条 逐步减少助动车，引导助动车出行向公共交通方式转移。

第十章 协调货运交通发展

第一条 货运交通的发展目标是通过加强货运交通基础设施的建设，优化货运交通结构，建立高效、快捷的货运交通体系。

第二条 货运交通发展的原则是大力发展多式联运，提高货物运输效能、减少道路交通压力；加快建设与货运需求相适应的货运基础设施系统；实施客、货运协调发展的交通管理与组织，引导货运产业健康、有序发展，提升货运交通系统的运行效率。

第三条 加强多式联运设施供应，健全综合货运设施系统，适应未来多式联运需求。

1、积极推进平湖铁路集装箱中心站的选址与建设。

2、加快广深铁路四线的建设，并按照铁路双层集装箱运输要求积极推进平南铁路和平盐铁路的改造，提升系统能力。

3、完善港区铁路货站功能与设施，加快东、西港区铁路场站改造，以满足集装箱运输作业的要求，为实施集装箱海铁联运提供必要的基础条件。

4、以盐田港保税区“区港联动”物流园区为试点，积极推进东、西港区“区港联动”物流园的建设，推动全港高效发展。

第四条 提高以海运与铁路为核心的集装箱多式联运水平，减轻道路交通压力。

1、优化铁路货运结构，大力发展和推广优质、高效集装箱班列。以“深蓉五定班列”为基础，积极推进深圳与泛珠三角区域内铁路集装箱中心站、重要经济城市间集装箱“五定班列”，对有条件的城市逐步开通直达快速集装箱班列。

2、积极参与区域港口合作与整合，利用珠三角水网改造的契机加快建设深圳港与珠江口以及内河各港口间驳船接驳与水路中转航运网络。一方面完善深圳港国际远洋航运线网与航班密度，进一步加强深圳市作为华南集装箱干线港的凝聚力；另一方面加强与珠三角水系各港口与码头间的合作，构筑“华南地区公共驳船快线”，逐步扩大范围至沿海的主要港口，利用水运为深圳港喂给货源。

第五条　完善货运道路网络建设，加强货运枢纽的规划与建设。

1、尽快形成疏港专用通道以及东、西港区的“区港联动”专用通道，并与外围高快速道路系统形成以高快速路网为主体的道路疏港系统，实现港口集疏运交通与城市交通的相对分离，支持港口业与物流业的发展。

2、制定货运场站建设标准，积极推进货运场站的规划与建设，形成集货运站、仓储、信息交流、货运交易、停车等功能为一体的货运枢纽。重点建设平湖物流园区内道路货运场站、前海和盐田港口物流型的道路货运场站，为多式联运提供必要的基础设施；同时建设笋岗—

清水河物流园区内城市配送型道路货运场站，为市内货物集散提供服务。

第六条 优化货运车辆运力结构，完善并优化道路货运交通组织与管理。

1、实施小型货车新车总量控制政策以及自备停车位制度，提高小货车拥有成本，适当控制小货车增长。

2、强化车辆技术标准的监管，制定政策鼓励企业更新和购买高性能、大运量、专业化、环保型车辆。

3、调整不同类型货车的行驶区域与时段，特区内实施货车通行区域许可证制度，规范货车对道路的使用，实现客、货运交通协调发展。

4、推行智能化货运车辆的使用，建立智能化交通示范道路或区域，提高道路货运交通运行效率。

第七条 完善货运市场管理，营造产业发展的公平竞争、规范有序的环境，引导产业集约化、效益型发展。

1、改进执法手段，加大查处非法营运车辆的力度，维护货运市场秩序。

2、完善市场准入和退出机制，建立包括车辆技术标准与车型、从业人员、注册资金、经营场地等方面的市场准入制度。推行经营资质管理，严格执行企业年审制度，将不合格企业降低资质乃至退出行业。

3、加强市场信息的管理与共享，提高货运企业信息化、智能化水平。通过搭建完善的货运信息平台，完善货运信息系统功能和覆盖面，促进货运信息沟通和企业生产

技术与管理水平提高，定期发布行业发展信息，引导市场和行业理性发展。

4、结合产业发展与管理需要，制定并完善相应的管理法规，以规范货运产业管理。

5、建立货运市场指导价格体系，营造公平竞争的市场环境。

6、优化货运企业结构，促进和引导大型企业网络化、规模化扩张，提高中小企业专业化水平，引导形成有序竞争的企业格局。

7、完善行业协会组织，健全各类货运行业协会，通过行业协会，加强行业自律，发挥行业协会的沟通桥梁与市场监督作用，促进整体货运产业良性发展。

第八条 鼓励发展具有物流运作特点的运输服务，促进物流业发展。

1、规范集装箱运输市场，大力发展集装箱运输，支撑港口物流发展。

2、促进快速货运的发展，依托高快速路、港口、机场、物流园区以及道路货运枢纽，发展快速货运班线，构筑城际快速货运系统。

3、建立城市配送体系，以笋岗—清水河、平湖等物流园区以及货运场站为依托，建设完善城市物流配送中心，开展城市物流配送，构筑市区快速货运系统。

4、规范货运代理业发展，鼓励开展多式联运代理，引导和培育货运代理业向第三方物流转型。

第十一章 提高交通设施的使用效率

第一条 提高交通设施使用效率的目标是通过加强管理，提高已有交通设施的使用效率，保障交通有序、高效运行。

第二条 提高交通设施使用效率的原则是统一管理、有效管理和高效管理。

第三条 理顺交通管理体制，推进全市交通统一管理，按照“一个办事处一个中队”的原则设置交警中队。

1、在福田保税区、南山高新科技工业园区、龙岗大工业区等片区设置交警机构，实行全市统一的交通管理。

2、按城市一体化的要求，实行全市统一的交通组织管理、交通设施维护管理和影响交通的建设工程项目的审核管理，加大交通设施维护经费的投入。

第四条 提高交通管理能力，加大交通违章处罚力度，有效进行交通管理，保障交通有序运行。

1、加强交通管理队伍建设，提高交通管理队伍的战斗力。

2、增加交通管理执法装备，提高交通管理执法能力。

3、研究推进提高交通违章处罚标准、加大对交通违章的处罚力度，减少交通违章行为对交通运行的影响。

第五条 健全交通管理长效机制，建立完善的交通管理设施和交通监控系统，定期进行交通组织优化和交通监控优化，推进交通管理工作高效开展，保障交通系统高

效运行。

1、建立完整、规范的交通标志、交通标线与护栏等交通管理设施，全面提升指路信息的系统性、连续性与警告信息的完备性，引导车流顺畅运行。

2、逐步建立全市统一管理、先进的交通监控系统，全面提升交通监控系统的控制效率和交通管理支持能力。

3、建立交通组织定期优化调整、交通管理设施与交通监控设施定期改进的工作机制，识别存在问题并及时改进。

第十二章 改善交通安全

第一条 交通安全管理的目标是通过建立与健全长效管理机制，消除安全隐患，减少交通事故与伤亡人数。

第二条 交通安全管理的原则是使交通使用者、交通设施以及车辆等更安全。

第三条 使道路使用者更安全。

1、实施更严格的驾驶员训练及牌照发放管理。

2、研究加大对冲红灯和超速驾驶的处罚力度。

3、研究加大对酒后等其它不良驾驶行为的处罚力度。

4、研究实施机动车保险费率浮动制度，将保险费率同驾驶员的违章和肇事记录挂钩，运用经济杠杆保障交通安全。

第四条 使道路设施更安全。

1、建立交通事故多发点定期排查与整治制度。

2、逐步实行道路交通设施安全设计。

第五条 使车辆更安全。

1、加强驾驶员及乘客配带安全带的检查。

2、营运车辆安装车辆行驶记录仪。

3、公交车辆安装更安全座位。

4、提高学校车辆的安全性，提高校巴及用于接送学生车辆的安全检测标准。

5、加强对在用机动车，特别是重、中型货车和大、中型客车的安全检验。

第六条 使轨道交通更安全。结合轨道交通建设，建立轨道交通安全检测和应急救助系统，提高轨道交通运营的安全性。

第七条 建立交通事故逃逸举报奖励制度，对举报属实者给予经济奖励。

第十三章 加强环境保护

第一条 加强交通环境保护的目标是大力降低机动车尾气污染和噪声污染。

第二条 交通环境保护的原则是通过加强车辆管理，优化交通组织，应用交通环保技术、交通环保材料等，降低交通环境污染，改善交通环境质量。

第三条 近期建立起科学合理的在用车排放控制体系，在全市范围内基本消除黑烟车辆，机动车平均单车排放量下降10%以上，全市年度大气环境质量优良天数稳定在90%以上。2010年前建立起科学的机动车排污评价与预防体系，使全市机动车污染物排放控制达到国际先进水平，公交车辆全部实现清洁动力化，机动车排污总量较现状降低30%，全市继续保持良好的大气环境质量。

1、将新车上牌的环保标准提高到欧III标准。

2、制定和实施完善的机动车环保分类标志制度，在市区主要路段全面推行高污染车型限行制度，促进高污染车型的报废与更新。

3、全面推行在用机动车强制检查维护制度，强化对机动车维修单位的管理。

4、加大对公交、营运机动车等高排放车型及用车大户的排气污染防治工作。

5、严格执行机动车排气污染年检和排气超标车辆强制

报废制度。

6、加强对外地车辆的管理，对外地车辆实施临时环保分类合格标志制度。

7、建立冒黑烟车辆社会监督员举报制度。

8、加大机动车排气路检工作力度。

9、建立科学合理的在用车辆污染排放检测与监控体系，提高在用机动车排气污染监控能力与水平，强化对检测单位的监督管理。

10、制定清洁汽车发展的中长期规划，在试点的基础上逐步推广电动、混合动力及燃气等清洁汽车在公交系统的应用。

11、改善燃油品质。

12、加强宣传教育工作，营造全社会参与排气污染治理的氛围。

第四条 降低交通干线噪声。

1、研究单台车辆噪声地方标准，并将其纳入年检内容;

2、逐年提高新车的噪声标准，出厂新车在现行标准声级限值上降低 3～5 分贝。

3、开发应用道路降噪新技术。结合主要干道建设，在干线性道路、高速公路入城段试行吸声路面、吸声涂料等降噪措施，新建和改造隔音屏障，以达到国家相应标准。

4、优化交通组织。开辟载重车夜间专用道，把噪声控制在局部范围，并限制夜间大型货柜车辆行驶时间和范

围。

5、进一步加大对市区机动车鸣笛管制的力度。采取切实有效措施，对违例鸣笛机动车辆依据《深圳经济特区环境噪声污染防治条例》进行处罚。同时，加强对机动车防盗报警器的监管，减轻报警器的噪声污染，全面实施机动车防盗报警器的有关管理规范。

第十四章　广泛应用交通新科技

第一条 应用交通新科技的目标是全面提高全市交通规划、设计、建设、管理等方面的效率和科学性。

第二条 应用交通新科技的原则是根据交通规划、设计、建设、管理等工作的要求，按照智能交通体系框架，建立统一协调的科学技术应用体系。

第三条 建立一体化城市交通信息系统，整合不同部门和不同交通系统的交通信息，提供交通规划设计辅助决策支持和公众交通信息服务平台。

1、建立不同交通部门和不同交通系统数据整合平台。整合各部门采集的交通数据，实现各部门间交通信息的共享；整合轨道、常规公交和道路交通数据，实现不同交通系统间交通信息的共享；建立一体化的城市交通信息数据平台。

2、建立交通仿真系统。采用国际先进的交通仿真技术，利用一体化的交通信息数据平台，对深圳交通系统进行模拟和预报评价。提供交通服务信息，构筑为政府部门、企业以及公众服务的平台。

第四条 加强交通信息采集基础设施建设。科学规划交通信息采集系统，开发和应用不同种类的交通信息采集设备。

1、建立实时交通信息检测系统。综合采用线圈检测、微波检测、视频检测、车载定位技术检测等科技手段，

随时掌握实时的交通状况，并为交通仿真系统提供基础数据。

2、建立定期开展专项交通调查的机制。定期开展居民出行 OD 调查、货运交通 OD 调查、过境交通调查、疏港交通调查等特征调查，形成长效的交通基础数据更新制度。

第五条 逐步建立和完善交通信息发布与诱导系统。建立有效的公共信息基础设施，形成多层次、多模式的信息服务产品，实时发布重要区域的交通信息。

1、建立公交乘客信息服务系统。高质量的公共交通综合服务信息，将会鼓励更多的居民使用公交。应在不同的地点以各种形式向公交乘客提供信息，如通过互联网、电子公交站牌等。

2、建立货运信息服务系统。通过各种形式向货运企业和货主提供货运供求信息，提高货运效率，减少货运车辆空驶率。

3、建立驾驶者信息系统。通过电视台、电台及互联网等媒体向驾驶者发布交通信息。此外，通过发展车载导航系统，向驾驶者发布实时动态交通信息，提高驾驶者交通出行的效率，减少交通事故对交通系统的影响。

4、建立停车信息系统。通过多种信息载体发布停车引导信息，实现停车的有效管理，提高停车位的使用效率。

第六条 建立完善、先进的交通管理系统，提高交通管理效率以及交通安全。

1、建立交通管理信息中心，协调全市交通及事故管理。交通管理信息中心将直接控制快速路网的交通监控系统和交叉口交通控制系统，并与隧道/桥梁等控制中心进行协调。交通信息中心实时监察全市交通状态，对于紧急事故或影响范围较大的大型交通事故，作出快速响应，与其他交通机构制订和实施应变计划，全面提升交通管理和事故处理的协调效率。

2、建立车牌号码自动识别系统，加强违章车辆和外地车辆的管理。在城市主要道路和城市出入口设置车牌号码自动识别系统，强化对违章车辆的监控和处罚。

第七条 建立先进的公交营运调度系统。利用车辆自动定位技术结合道路交通信息，优化公交线路车辆调度，提高公交调度水平和运营效率。

第十五章 宣传与教育

第一条 交通宣传与教育的目标是通过各种途径对各类人群开展交通安全宣传与教育培训，提高交通参与者的交通安全意识与交通文明程度。

第二条 交通宣传与教育应遵循制度化、长期性、突出重点与全民普及相结合原则。

第三条 加强交通安全教育。

1、把交通安全教育纳入全市中小学生的必修课程，加强对在校学生的交通安全教育。

2、建立、健全单位道路交通安全制度，加强对机关、企事业单位员工与社会团体成员的交通安全教育培训。

3、实施外来务工者交通安全教育培训制度。

第四条 加强交通安全宣传。

1、全面推进“交通安全社区”的创建、达标工作。全面展开交通安全社区的建设工作，加快交通安全社区的建设进度；提高“交通安全社区”的省级、市级达标率。

2、长期开展交通安全公益性宣传。通过在报纸、电台、电视台等宣传媒体开辟长期、固定栏目进行交通安全的公益性宣传；本市各媒体必须进行交通安全的公益性宣传，同时定期组织大型交通安全展览。

第五条 加强对重大交通政策以及交通需求管理等政策的宣传。

第十六章 完善体制机制

第一条 建立协调、统一、高效的交通体制机制和法律环境，保障交通总体发展目标的实现。

第二条 在粤港联席会议下设立专门负责深港运输事务的机构，协调深港两地交通基础设施衔接等事务。

第三条 设立交通综合协调部门，协调交通规划、计划、建设、运营、管理等工作，制定统一的交通政策，协调重大交通项目的投资建设，重点推动轨道交通建设、客运体系的整合以及交通需求管理。

第四条 对现有的交通法规进行梳理和完善。尽快制订轨道交通经营方式、运营协议、服务要求、运作安全以及交通枢纽管理等方面的配套法规；制订公交区域专营与监管的配套法规；制订调控小汽车拥有和使用的配套法规；完善交通管理、交通安全的法规。

第五条 建立大型交通基建年度计划编制和评估制度，统筹协调大型交通基建项目的实施计划。

第六条 建立交通综合改善年度计划编制和评估制度，周密安排交通综合改善项目的实施计划。

第七条 完善交通影响分析制度，对大型建设项目及可能对交通造成较大影响的施工项目等进行交通影响分析和评价。

第八条 建立滚动编制交通规划的制度。密切关注中心城区的交通发展，每 3 年开展一次中心城区的交通综合

改善工作；每 5 年滚动编制整体交通规划及公交、轨道等重大交通专项规划，以适应城市交通快速发展的需要。

第九条 保障交通基础设施建设资金的投入，加强交通管理、交通需求管理、交通安全、交通宣传、交通新科技应用等方面的资金投入。

第十条 大力拓宽投资渠道，统一管理交通资金。

1、实行投资渠道和投资主体多元化，鼓励社会资本参与交通投资，拓宽资金来源。

2、统一管理交通建设与交通管理资金，整合资金资源，使有限的资金投入能够发挥最大的综合效益。

附表： 近期措施汇总表

	分类	具体措施	措施点序号
1. 区域基础设施	1.1 区域铁路设施	（1）规划建设京广深客运专线广深段	1.
		（2）规划建设杭福深客运专线厦深段	2.
		（3）龙华铁路新客站规划设计国际咨询	3.
		（4）建设龙华铁路新客站	4.
		（5）规划建设平湖铁路集装箱中心站	5.
		（6）规划建设广深港客运专线（2010 年）	6.
		（7）规划建设广州—深圳城际轨道快线（2010 年）	7.
		（8）规划建设东莞—深圳城际轨道快线（2015 年）	8.
		（9）规划建设惠州—深圳城际轨道快线（2015 年）	9.
		（10）建设广深铁路四线	10.
		（11）建设深圳北客技整备站	11.
		（12）改造罗湖客运站、深圳西站和布吉火车站	12.
	1.2 区域道路设施	（1）建设西部通道	13.
		（2）规划建设东部通道（2010 年）	14.
		（3）规划建设沿江高速公路（2010 年）	15.
		（4）建设盐坝高速公路 C 段（2010 年）	16.
		（5）加强与东莞协调，将博深高速公路提前至 2010 年前建设	17.
		（6）开展同三国道主干线深圳段（机荷高速公路）西延跨珠江通道的前期研究工作	18.
	1.3 港口	（1）建设深圳港蛇口港区（5、6、7 号泊位）	19.
		（2）建设深圳港赤湾港区（13 号泊位）	20.
		（3）建设深圳港妈湾港区（5、6、7 号泊位）	21.
		（4）建设深圳港大铲湾港区一期工程	22.
		（5）建设深圳港盐田港区三期工程	23.
		（6）建设深圳港盐田港区道路集疏运体系	24.
		（7）建设深圳港蛇口港区等道路集疏运体系	25.
		（8）推进平南铁路、平盐铁路等集疏运铁路的改造	26.
	1.4 机场	（1）建设机场二跑道	27.
		（2）建设机场道路集疏运体系	28.
2. 城市轨道交通		（1）建设轨道 1 号线延长段（世界之窗至深圳机场）	29.
		（2）建设轨道 4 号线延长段（少年宫至龙华中心）	30.
		（3）建设轨道 2 号线（蛇口客运港至世界之窗）	31.
		（4）建设轨道 3 号线（老街至龙岗中心城）	32.
		（5）建设轨道 5 号线（深圳西站至塘坑）	33.
		（6）西北方向城际线（原轨道 6 号线）详细规划设计	34.
		（7）东北方向城际线（原轨道 12 号线）详细规划设计	35.
		（8）轨道 8 号线详细规划设计	36.
		（9）开展远景轨道网规划	37.
		（10）开展轨道三期工程建设规划	38.
		（11）协调落实轨道 1 号线延长段站点周边的土地利用调整	39.
		（12）协调落实轨道 2 号线站点周边的土地利用调整	40.
		（13）协调落实轨道 3 号线站点周边的土地利用调整	41.
		（14）协调落实轨道 4 号线延长段站点周边的土地利用调整	42.
		（15）协调落实城市轨道 5 号线站点周边的土地利用调整	43.

		（16）轨道 1 号线沿线（深南路）交通综合规划设计	44.
		（17）轨道 3 号线沿线（深惠路）交通综合规划设计	45.
		（18）制定捆绑土地开发与轨道建设的政策	46.
3. 城市道路	3.1 干线道路	（1）规划建设南坪快速路二期工程（南山段，2010）	47.
		（2）规划建设南坪快速路三期工程（龙岗段，2010）	48.
		（3）规划建设南光路（2010）	49.
		（4）建设福龙路（2010）	50.
		（5）规划建设丹平路（2010）	51.
		（6）规划建设沿一线快速通道（2015）	52.
		（7）规划建设外环快速路（2015）	53.
		（8）规划建设海滨大道（2015）	54.
		（9）规划建设龙观路（2015）	55.
		（10）规划建设龙盐路（2015）	56.
		（11）规划建设南沙路（2020）	57.
		（12）滨海大道西延	58.
		（13）沙河西路改造	59.
		（14）香蜜湖路改造	60.
		（15）皇岗路改造	61.
		（16）北环快速路综合改造	62.
	3.2 特区外城市道路体系	（1）宝安中心组团、西部工业组团、西部高新组团、中部综合组团、中部物流组团、龙岗中心组团、东部工业组团、东部生态组团道路网规划	63.
	3.3 特区内低等级道路	（1）八卦岭片区微循环道路改造工程	64.
		（2）梅林片区微循环道路改造工程	65.
		（3）上步工业区微循环道路改造工程	66.
		（4）滨河片区微循环道路改造工程	67.
		（5）景田片区微循环道路改造工程	68.
		（6）布心工业区微循环道路改造工程	69.
		（7）清水河片区微循环道路改造工程	70.
		（8）中兴片区微循环道路改造工程	71.
		（9）侨城北片区微循环道路改造工程	72.
		（10）蛇口北片区微循环道路改造工程	73.
		（11）前海火车站周边片区微循环道路改造工程	74.
4. 交通枢纽设施		（1）加强城际轨道枢纽建设，规划建设广深港客运专线中的龙华新客站和福田中心区站	75.
		（2）加强一线公路和铁路口岸枢纽建设，建设西部通道口岸、莲塘口岸，完善皇岗口岸、沙头角口岸和文锦渡口岸；规划建设皇岗地铁口岸	76.
		（3）加强机场枢纽建设	77.
		（4）加强客运港口枢纽的建设，建设大梅沙客运港口、西涌客运港口，完善蛇口客运港口、福永客运港口	78.
		（5）调整优化各区长途客运站的功能	79.
		（6）加强轨道交通与常规公交的衔接，加快老街、国贸、会展中心等地铁一期工程主要接驳换乘枢纽的建设；建设蛇口车站、宝安中心城、塘坑、龙兴街、龙华中心等地铁二期工程主要接驳换乘枢纽	80.
		（7）加强常规公交之间的衔接，建设和完善布吉联检站、南头联检站、梅林联检站、东方神曲等公交换乘枢纽	81.
5. 停		（1）提高新建住宅停车规划配建标准	82.
		（2）改善已有居住地的停车供应	83.

车设施		（3）办公大楼内的停车位在办公时间以外对周围居民开放	84.
		（4）规划夜间路内停车位	85.
		（5）降低中心城区工作地停车规划配建标准	86.
		（6）控制中心区上班停车位供应，引进交通影响分析机制	87.
		（7）规划轨道换乘停车设施	88.
		（8）适度提高商业设施停车规划配建标准	89.
		（9）恢复擅自改功能停车场库的停车位	90.
		（10）适度新建、扩建商业办公区停车位	91.
		（11）适度扩建政府公用停车位	92.
		（12）规划建设大型公建配套停车场	93.
		（13）调整路内咪表停车位	94.
		（14）出台停车位市场化办法	95.
		（15）出台停车场建设经营优惠政策	96.
		（16）研究推行外判违章停车取证权	97.
		（17）修订违章停车处罚条例	98.
		（18）优化核心区域停车场进出口设置及交通组织	99.
		（19）登记核实停车位	100.
		（20）研究推行居住地私家车自备停车位制度	101.
		（21）研究提高停车收费标准，优化停车收费结构	102.
		（22）逐步推行一卡通停车收费方式	103.
		（23）研究将提高停车收费后的增收部分，用于公交补贴	104.
6. 公交	6.1 重组公交企业，逐步推进公交区域专营	（1）制定引导企业重组的政策措施	105.
		（2）制定公交专营区划分方案	106.
		（3）制定深圳市公交区域专营管理办法（区域专营立法）	107.
	6.2 调整优化公交网络	（1）加强常规公交与地铁一期工程的接驳，调整竞争线路	108.
		（2）建立地面快速公交线网	109.
		（3）增加组团内线路，减少或缩短组团间线路	110.
		（4）将特区内外城镇大巴线路、特区内跨组团长距离线路调整为大站快车线路	111.
		（5）增加特区内新开发片区的公交线网服务	112.
		（6）增加特区外组团内及镇内公交线网服务	113.
	6.3 加强公交基础设施的规划建设	（1）恢复已改变性质的首末站功能（3 个,面积约 0.4 公顷）	114.
		（2）加快已批未建场站的建设（12 个，面积约 7.3 公顷）	115.
		(3)加快常规公交与地铁一、二期工程一般接驳换乘枢纽的建设(12 个，面积约 5.41 公顷）	116.
		（4）加快需求较大且用地易落实片区的场站建设（20 个，面积约 12 公顷）	117.
		（5）开展特区内公交专用道系统规划方案设计	118.
		（6）开展快速公交系统（BRT）专项研究	119.
		（7）新建公交专用道（红荔路等 16 条道路总计约 56 公里）	120.
		（8）设置彩色公交专用道	121.
		（9）加强公交专用道使用的监督管理	122.
		（10）制定交叉口公交优先信号实施方案	123.
		（11）完善公交无障碍配套设施的规划设计	124.
	6.4 加强营运监管，改善营	（1）制定公交行业服务规范及服务标准	125.
		（2）成立公交服务监督检查专门机构	126.

	运服务	（3）采用先进的营运调度系统，推广公交车辆营运跟踪系统和乘客信息服务系统	127.
		（4）更新、改良公交车辆（包括提高空调巴士比例，增加双层巴士，淘汰不符合低底盘、宽车门、环保要求的车辆）	128.
		（5）成立公交车辆营运安全管理协调机构	129.
	6.5 制订针对性公交财政补贴政策，完善公交价格体系	（1）研究出台公交税费减免优惠政策	130.
		（2）研究制定公交补贴措施，建立补贴评价制度	131.
		（3）研究建立公交发展专项资金	132.
		（4）建立基于出行距离的公交票价制度	133.
		（5）实行公交换乘票价优惠	134.
		（6）推行一卡通公交支付系统	135.
	6.6 出租车发展	（1）积极引导出租车企业的重组，形成规模经营和具有品牌效应的出租车企业	136.
		（2）推进出租车停靠站的规划建设	137.
		（3）推进出租车电召系统的设立	138.
7. 缓和交通增长		（1）实施在深外地车辆管理	139.
		（2）严格车牌管理	140.
		（3）研究中心城区等拥挤区域道路收费	141.
		（4）研究干线道路统一收费	142.
8. 行人交通		（1）按照国家标准，规划增加北环大道、泥岗路、布心路、沿河北路、深南路、华富路等 37 条道路的行人过街设施	143.
		（2）建设太白路口、布吉农贸市场、三九大酒店等 27 座人行天桥	144.
		（3）改善人民北路—晒布路、东湖公园门口等 20 个交叉口的行人设施	145.
		（4）建设地铁一期工程 20 个站点行人接驳系统	146.
		（5）改善梅林、蛇口、老街等片区的步行环境	147.
9. 货运		（1）东、西两港区铁路场站改造	148.
		（2）建设东、西两港区物流园区	149.
		（3）推进深圳与泛珠三角区域内铁路集装箱中心站、重要经济城市间集装箱的“五定班列”	150.
		（4）开设东、西两港与华南地区港口间公共驳船快线	151.
		（5）建设平湖、前海、盐田港、笋岗—清水河等物流园区内道路货运场站	152.
		（6）实施小型货车总量控制	153.
		（7）强化车辆技术标准的监管	154.
		（8）改进执法手段，打击非法营运	155.
		（9）完善货运市场准入和退出机制	156.
		（10）强化货运市场信息化建设	157.
		（11）完善货运管理法规	158.
		（12）建立货运市场指导价格体系	159.
		（13）完善行业组织	160.
		（14）规范集装箱运输市场	161.
		（15）建立城际快速货运系统	162.
		（16）建立城市物流配送体系	163.

		（17）规范推动货运代理业发展， 引导和培育货运代理业向第三方物流转型	164.
10.交通设施有效使用		（1）制定推进全市交通统一管理的实施办法	165.
		（2）在福田保税区、南山高新科技工业园区、龙岗大工业区等设置交警机构	166.
		（3）增加交通执法警力	167.
		（4）实行交通执法问责制度	168.
		（5）完善交通执法装备	169.
		（6）研究推进提高交通违章处罚标准，加大处罚力度	170.
		（7）完善交通管理法规	171.
		（8）分阶段调整过境货车的通行线路	172.
		（9）扩大中心城区货车的禁行限行范围	173.
		（10）重点片区交通组织改善（上步、百花等 7 个）	174.
		（11）重要节点交通组织改善（红荔—新洲等 26 个）	175.
		（12）增加罗湖福田等中心城区信号灯控制交叉口的数量	176.
		（13）将中心城区的信号灯纳入区域交通信号控制	177.
		（14）扩大宝安、龙岗两区的信号灯控制交叉口范围和数量	178.
11.交通安全		（1）实施更严格的驾驶员培训及牌照发放管理	179.
		（2）研究加大交通违章处罚力度	180.
		（3）研究实施机动车保险费率浮动制度，将保险费率同驾驶员的违章和肇事挂钩，运用经济杠杆保障交通安全	181.
		（4）建立交通事故多发点定期排查与整治制度	182.
		（5）实行道路交通设施安全设计	183.
		（6）加强驾驶员及乘客配带安全带的检查	184.
		（7）在营运车辆上安装行驶记录仪、安全坐位等安全设备	185.
		（8）加强对在用机动车，特别是重、中型货车和大、中型客车的安全检验	186.
12.环境保护		（1）提高新车上牌环保标准	187.
		（2）制定和实施完善的机动车（含外地车）环保分类标志制度	188.
		（3）全面推行机动车强制检查维护制度，对排气超标车辆强制报废	189.
		（4）建立科学合理的在用车辆污染排放检测与监控体系，加大机动车排气路检工作力度，建立冒黑烟车辆社会监督员举报制度	190.
		（5）制定清洁汽车发展的中长期规划，在试点的基础上逐步推广电动、混合动力及燃气等清洁汽车在公交系统的应用	191.
		（6）改善燃油品质	192.
		（7）加强宣传教育工作，营造全社会参与排气污染治理的氛围	193.
		（8）研究单台车辆噪声地方标准，逐年降低新车的噪声限值，并将其纳入年检内容	194.
		（9）开发应用降噪新技术	195.
		（10）优化交通组织，开辟载重车夜间专用道，把噪声控制在局部范围	196.
		（11）进一步加大对市区机动车鸣笛管制的力度	197.
13.应用交通新	13.1 加强交通信息采集基础设施建设	（1）建立实时交通信息采集系统	198.
		（2）建立定期开展专项交通调查的机制	199.
	13.2 建立一体化城市交通信息系统	（1）建立交通信息及公共信息平台	200.

科技	13.3逐步建立和完善交通信息发布与诱导系统	（1）建立交通信息服务系统	201.
	13.4 建立完善、先进的交通管理系统	（1）优化协调核心区域交通信号控制	202.
		（2）建立车牌号码自动识别系统	203.
14.宣传与教育	14.1加强交通安全教育	（1）中小学生设置交通安全必修课	204.
		（2）实施机关、企事业单位交通安全教育制度	205.
		（3）实施外来务工者交通安全教育培训制度	206.
	14.2加强交通安全宣传	（1）长期开展交通安全公益性宣传	207.
		（2）推进“交通安全社区”的创建、达标工作	208.
	14.3加强交通政策宣传	（1）加强对重大交通政策以及交通需求管理等政策的宣传	209.
15.完善体制机制		（1）加强交通综合协调部门	210.
		（2）对现有的交通法规进行梳理和完善	211.
		（3）建立大型交通基建年度计划编制和评估制度	212.
		（4）建立交通综合改善年度计划编制和评估制度	213.
		（5）完善交通影响分析的制度	214.
		（6）建立滚动编制交通规划的制度	215.